KRAKOW — KATOWICE — LWÓW — ŁÓDŹ — POZNAN — WARSZAWA — WILNO.
Należytość poczt. opłacona ryczałtem. Cena numeru z przesyłką 50 gr.
Nr. 10. 1 PAŹDZIERNIKA 1929 R. ROK I.

AUTOMOBILISTA ZAWODOWY

Z.Z.A.R.P.

Naczelny organ Zarządu Głównego Związku Zawodowego Automobilistów Rzeczyposp. Polskiej w Warszawie
Pismo poświęcone sprawom zawodowym, fachowym i gospodarczym.
Redakcja i Administracja: Kraków, Czysta 5, tel. 4248, godz. urz. od 5 do 7 wiecz. (17—19). Konto P. K. O. Nr. 408.945.

Koledzy,
kupujcie u firm,
które nas popierają!

NR. 10. 1 PAŹDZIERNIKA 1929 R. ROK I.

AUTOMOBILISTA ZAWODOWY

Naczelny organ Zarządu Gł. Związku Zawod. Automobilistów Rzeczyposp. Polskiej w Warszawie.
Pismo poświęcone sprawom zawodowym, fachowym i gospodarczym.
Kraków — Katowice — Lwów — Łódź — Poznań — Warszawa — Wilno.

Redakcja i Administracja: Kraków, Czysta 5, tel. 4248, godz. urz. od 5 do 7 w. (17—19). Konto P.K.O. Nr. 408.945.

WITAMY!

W miesiącu październiku obradować będzie Zjazd. Narady, które trwać będą trzy dni odbędą się w Krakowie, poczem na zaproszenie Sekretarjatu Okręgowego w Katowicach udają się delegaci do Katowic.

Przed Zjazdem stoją poważne zagadnienia organizacyjne, a od Jego uchwał i postanowień zależeć będzie dalszy rozwój i organizacja dalsza, która w roku 1929 weszła na tak poważne tory, pomimo wielu — rozmyślnie przez wrogów Związku — spiętrzonych trudności. Witamy Kolegów delegatów z radością i ufnością życząc, by obrady uwieńczone zostały jaknajpomyślniejszym wynikiem, który, po obradach odpowiadających powadze chwili, przez Nich osiągnięty, przyczynić się ma do dalszego podniesienia świetności naszej organizacji.

Witamy Was Koledzy — delegaci szczerem, koleżeńskiem pozdrowieniem oraz okrzykiem „Związek Zawodowy Automobilistów Rzeczypospolitej Polskiej, niech żyje!"

Redakcja.

Zjazd Z. Z. A. Rz. P.

W miesiącu październiku odbędzie się w Krakowie Zjazd Delegatów Związku Zawodowego Automobilistów. Na Zjazd ten ze wszystkich miast polskich, nawet z najdalszych zakątków przybędą przedstawiciele szoferów, aby radzić nad swą dolą. Automobilizm w Polsce mimo wysokich ceł i braku fabryk samochodów na miejscu, szybkiemi krokami idzie naprzód. Dzisiaj już cała Polska pokryta jest siecią linij autobusowych, w miastach autobusy wypierają tramwaje. Setki i tysiące automobili prywatnych i taksówek mknie po drogach polskich lub ulicami w miastach. Nic więc dziwnego, iż rzesze szoferskie pomnażają się z roku na rok, iż pracujących zawodowo szoferów jest coraz więcej.

Lecz opanowanie dziedziny automobilowej w Polsce przez władze miarodajne nie idzie w parze z szybkim rozwojem automobilizmu.

Drogi w Polsce poza kilku magistratami są w takim stanie, iż nie sprzyjają rozwojowi automobilowemu. W miastach brak stacyj dla aut, wyposażonych technicznie należycie, przebieganie w miastach samochodów jest jeszcze ciągle w stanie doświadczalnym. Policja, regulująca ruch na ulicach i szosach stale się jeszcze kształci. Nic więc dziwnego, że jesteśmy świadkami tylu katastrof, tylu zniszczeń samochodów. Wielu ludzi wycofuje się lub swoje kapitały z przemysłu automobilowego. Wiele nam w opanowaniu tej dziedziny brakuje.

Gdy się zważy tak trudne warunki dla automobilizmu w Polsce — wtedy jasnem się staje, iż praca kierowcy samochodowego jest trudna i kierowca, sprawując swoje czynności, ma wiele trudności do pokonania. Już samo natężenie uwagi i nerwów dla pokonania wybojów na szosie, nieumiejętność jazdy po szosach naszych chłopków, nieudolnego kierowania ruchem przez organa policyjne w mieście, czyni szofera już po krótkiej jeździe zmęczonym, niezdolnym do dalszej pracy. A przecież szofer na taksówce w mieście często pracuje całą dobę. W zimie nie każdy kierowca może się poszczycić posiadaniem dobrego ciepłego ubrania. Wreszcie szykany policyjne to utrapienie codzienne w pracy kierowcy, ciągłe odbieranie prawa jazdy bez ważkich powodów — ot tak dla powagi władzy, stałe nakładanie kar doraźnych za byle jakie uchybienie przepisom o ruchu kołowym — obniżanie tem samem i tak niskich zarobków — oto gehenna, przez którą przechodzi kierowca w codziennej swej pracy.

Dlatego też zbliżający się Zjazd powinien być parlamentem dla kierowców w Polsce. Z tej trybuny powinny popłynąć nietylko żale, lecz i ostrzeżenia pod adresem czynników miarodajnych, że stan taki — pracy szofera, dłużej nie będzie tolerowany i że Zjazd upoważni Zarząd do przeprowadzenia bezwzględnej walki o obywatelskość pracy szofera.

Edward Zawadzki.

Z życia Związku.

Zarząd Główny Związku Zawodowego Automobilistów Rzeczypospolitej Polskiej.

KOMUNIKAT.

Zjazd odbędzie się w terminie 19, 20 października w Krakowie i 21-go października w Katowicach, a nie jak podano w okólnikach 12, 13 i 14-go października. Szczegóły w najbliższych okólnikach Zarządu Głównego do Oddziałów.

Zarząd Główny Z. Z. A. Rz. P.

Przewodniczący: **Edward Zawadzki,** m. p.

—o—

ODDZIAŁ KRAKÓW.

Zarząd Zawodowego Związku Automobilistów Rzeczypospolitej Polskiej Oddział w Krakowie składa niniejszem Jaśnie Wielmożnemu Panu Dr. Michałowi Hładijowi w dniu Jego imienin, tak imieniem Związku, jakoteż Redakcji miesięcznika „Automobilista Zawodowy" — najserdeczniejsze życzenia wszelkiej pomyślności.

Prosimy uprzejmie J. Wielmożny Panie Prof. racz przyjąć powyższe nasze życzenia płynące z głębi serc tych, których w ciężkich wypadkach nieszczęść zawodowych i niebezpieczeństwa życia tak serdeczną otaczasz opieką.

Za Zarząd Związku:

Sekretarz: Głodowski wlr. Prezes: Guszlewicz wlr.

Za Redakcję:

J. Biasion wlr. A. Bujas wlr. St. Rzepa wlr.

PODZIĘKOWANIE.

Zarząd Zawodowego Związku Automobilistów Rzeczypospolitej Polskiej składa niniejszem serdeczne podziękowanie Zarządowi Szpitala OO. Bonifratrów za łaskawe przyjęcie do Szpitala i zaopiekowanie się członkiem naszym kol. Piotrem Surówką. Równocześnie składamy szczególne podziękowanie JWP. Dr. Prof. Hładijowi i JWP Dr. Buladze za otoczenie wymienionego nadzwyczajną opieką.

——o——

Zawiadamia się członków, że w ostatnich dniach odnowiony został cały lokal Oddziału Krakowskiego, tak sala, jakoteż kancelarja.

Członkowie zechcą się zgłaszać w biurze we wszystkich sprawach zawodowych. Ze względu, że we wtorki odbywają się stałe posiedzenia Zarządu, wpłacanie wkładek i t. p. drobne czynności załatwia się we wtorki tylko od godziny 6-ej do 7-ej, z wyjątkiem spraw wyjątkowo nagłych.

Wpłacanie prenumeraty i wkładek do Oddziału.

Uprasza się członków, aby w jak najkrótszym czasie uregulowali zaległe prenumeraty, jak niemniej, aby wpłacili zaległe wkładki do Związku.

Zawiadamiamy, że posiadamy jeszcze na składzie kalendarze i przewodniki po Krakowie.

Podziękowanie.

Zarząd składa niniejszem podziękowanie byłemu skarbnikowi Oddziału kol. Albinowi Michałuszkowi, który z powodu przeniesienia go z Krakowa do Nowego Sącza musiał godność powyższą złożyć.

Dziwne zachowanie się kapitana Wojsk lotniczych w Krakowie.

W dniu 24. września 1929 uderzył kapt. 2. p. lotn. jednego z członków naszych w twarz w miejscu publicznem, siedzącego przy kierownicy w czasie wykonywania zawodu.

Nie wchodząc w tem miejscu zupełnie w powody postąpienia P. Kapitana, albowiem sprawę tą oddaliśmy naszemu Syndykowi, oczekujemy, jakie stanowisko zajmie wobec tego faktu dowództwo Parku Lotniczego w Rakowicach, gdzie w tej sprawie równocześnie odnosimy się. Nazwisko oficera jest nam znane.

Przykład godny naśladowania.

W drodze ze Lwowa do Krakowa jadąc z WP. Dyr. Śledzińskim, napotkałem auto będące własnością P. Dyr. Hardenburga, który wraz z szoferem Cjodakiem zmuszony był biwakować z powodu braku benzyny. Uważałem za stosowne pomóc, przez pożyczenie temuż 5 litrów benzyny, aby umożliwić dalszą jazdę do najbliższej studni benzynowej.

Po powrocie do Krakowa zastałem w domu 10 litrów benzyny (podwójnie), a zarazem przekaz na 5 zł., jako datek na jakiś cel humanitarny, uznany przezemnie.

Wobec powyższego składam kwotę 5 zł. na fundusz samopomocy koleżeńskiej.

Władysław Kobylański.

SEKRETARJAT OKR. KATOWICE.

Wiele i różnych przyczyn złożyło się na to, że dotychczasowy sekretarz kol. Adamczyk postanowił złożyć swój mandat. Decyzję tą zakomunikował kol. Adamczyk Zarządowi jak i kolegom na Zebraniu w ostatnich dniach sierpnia. Gdy zebrani dowiedzieli

się o tem, postanowiono natychmiast — na wniosek kol. Gregorackiego — wybrać nowy Zarząd, któryby pracował realnie dla Związku i z tego powodu zwołane zostało na 15 września br. Nadzw. Zebranie członków, odbyte w lokalu restauracji „Tivoli“ należącej do tut. Spółdzielni Automobilistów. Zebranie to otworzył przewodniczący kol. Stachuła, udzielając głosu kol. Adamczykowi, który w długiem przemówieniu uzasadnił szczegółowo swe stanowisko i powody, zmuszające go do powziętego i zakomunikowanego postanowienia. Poza powodami natury czysto wewnętrzno-związkowej jednym z powodów ważnych było przepracowanie; kol. Adamczyk zakończył swe przemówienie zaznaczając z naciskiem, że dla dobra Związku pracować będzie nadal tem więcej, że Jego stanowisko jako przewodniczącego Zarządu Okręgowego jak i viceprezesa Zarządu Głównego daje mu wielkie pole do pracy.

W ożywionej dyskusji starali się koledzy nakłonić kol. Adamczyka do cofnięcia swej rezygnacji, na co kol. Adamczyk wyjaśnił, że jest to niemożliwe. Sprawę sekretarza przekazano zatem nowemu Zarządowi, który przedstawi kandydatów na następnem zebraniu. Na zakończenie obrad nad tym punktem postanowiono pozostawić redakcję niemieckiego wydania „Automobilisty Zawodowego“ kol. Adamczykowi, z tem, że wydatki i wpływy przechodzić będą przez kasę Związkową.

Następnie wybrano do przeprowadzenia wyborów Komisję wyborczą w składzie kolegów: Adamczyka, Tuszyńskiego i Mandrysa. Pierwszego przewodniczącego oraz 2 zastępców wybrano w tajnem głosowaniu, którymi wybrano kol. Gregorackiego, a na zastępców kol. Stachułę i Drozdka. Dalsze wybory odbyły się przez podnoszenie rąk. W ten sposób wybrano: skarbnikiem kol. Augsburga Gustawa, na zastępców kol. Tuszyńskiego i Wilka. Na sekretarzy wybrano kol. kol.: Zielińskiego, Adamczyka Józefa i Kolla. Kol. Kwasiżur i kol. Mężyk pozostali nadal na stanowiskach ławników. Z wyboru innych komisji zrezygnowano.

Następnie wybrano jeszcze delegatów na Zjazd w osobach kol.: kol. Kwasiżura, Zgraję i Stencla.

Po załatwieniu szeregu drobnych spraw zamknął kol. Gregoracki zebranie, który w międzyczasie przejął przewodnictwo, dziękując zebranym za tak liczne przybycie.

ODDZIAŁ POZNAN.

Po zagajeniu i odczytaniu protokółu z poprzedniego Zebrania omawiano szereg spraw dotyczących kasy pośmiertnej, w szczególności co do wysokości i sposobu wypłacania zapomogi. Definitywne załatwienie tych spraw nastąpi na Walnem Zebraniu.

Kol. Lulkiewicz zdał sprawozdanie z konferencji, która odbyła się w Miejsk. Urz. Bezp. i Porz. Publ. w sprawie urządzenia tygodnia nauki chodzenia po ulicy.

Następnie wybrano delegatów celem uczestniczenia w uroczystości poświęcenia sztandaru Zw. Właścicieli Dorożek Samochodowych, która odbędzie się dnia 22. września br.

Przystąpiono do sprawy Zjazdu Krajowego, mającego się odbyć w październiku br.

W myśl wniosku kol. Lulkiewicza uchwalono jednogłośnie odrzucić projekt, mający być przedłożonym na Zjeździe Krajowym, w sprawie przystąpienia do Związku Transportowców.

Kol. Borowczak postawił wniosek ażeby na Zjeździe uchwalono domaganie się od władz wydania ustawy o ubezpieczeniu szoferów od wypadków.

Rozmówki kierowców z policjantami.

W poprzednim numerze przedrukowaliśmy na tem miejscu ustęp z „Kurjera Warszawskiego“, w którym pan „jotpe“ w sposób rozmyślny a niesłychany przedstawił sprawę strajku kierowców w Warszawie.

Obecnie przedrukowujemy artykuł p. „Str. Wojt.“ z n-ru 244. dodatku „Kurjera Warsz.“ „Samochód i samolot“, który dla kierowców warszawskich jest niejako rekompensatą za poprzedni artykuł, a który przedstawia istotny stan sprawy. *Red.*

———

O małem wyrobieniu świeżego narybku policyjnego, regulującego ruch uliczny w Warszawie, świadczą następujące autentyczne djalogi:

— Stój! Pańskie prawo jazdy.

— Proszę.

— Płaci pan 2 złote kary.

— Niby zaco?

— Bo panu światła się nie palą.

— Wiem o tem sam. Jadę dlatego tak wolno i bocznemi ulicami — do garażu. Przepaliły się żarówki.

— To mnie nic nie obchodzi.

— Ale ja nie zapłacę.

— To ja spiszę protokół.

— Niech pan spisuje.

— No, to już jedź pan, na ten raz panu d a r u j ę...

Rozmowa powtarza się następnie w tymże stylu na każdem, dalszem skrzyżowaniu.

X

— Stój! płaci pan karę.

— Dlaczego?

— Bo pan użył klaksonu.

— Panie posterunkowy, niech się pan opamięta. Jesteśmy na Pelcowiźnie. To nie żadne pola Elizejskie. Przed maszyną stado krów zajmuje całą ulicę. Trąbię

Kol. Lulkiewicz wniósł, aby Zjazd domagał się od Centrali wszczęcia kroków w sprawie ustalenia, do której kategorji pracowników należy szofer.

Kol Sobański zaproponował, aby zjazd poruszył sprawę szkół, w szczególności, aby Związek miał prawo kontroli nad szkołami i by dopuszczony był do komisji egzaminacyjnej z głosem decydującym, jak również aby i w sądach byli ławnicy z pośród naszych członków.

Kol. Kubiaczyk zwrócił się do delegacji z apelem, aby przypomniała wniosek w sprawie udzielenia szoferom w razie wyjazdów zagranicę paszportów ulgowych przy zastosowaniu najniższych cen.

Kol. Florysiak stawił wniosek o poruszenie na Zjeździe sprawy zielonych i czerwonych dyplomów.

W końcu ustalono, że na Zjazd pojedzie 5 delegatów, 2 jako należący do Zarządu Głównego a 3 z pośród zwyczajnych członków a to kol. Lulkiewicz, Matyjasik i Burek.

Z kolei omawiano sprawę zabawy, która odbędzie się dnia 12 października br., przyczem wybrano komisję zabawową, a po omówieniu szeregu drobniejszych spraw natury wewnętrznej, zebranie zamknięto o godz. 24.

—o—

Dajemy Szan. Kolegom do wiadomości, że w sobotę, dnia 12 października 1929 r. odbędzie się zabawa w sali Zoologu, ul. Zwierzyniecka, początek o godz. 20.

Prosimy, aby członkowie, jaknajliczniej się zjawili. Ceny wstępu: dla gości — mężczyn 3 zł., dla pań 2 zł. Członkowie i ich żony płacą po 1 zł.

—o—

Zwracamy Szan. Kolegom uwagę na postanowienia zebrania plenarnego z dnia 17 sierpnia br., w myśl którego ciąży na wszystkich tych członkach, którzy wstąpili i wstąpią przed 31 grudnia 1929 r. do Związku — obowiązek uiszczenia składki na sztandar w wysokości 2 zł.

Wszystkich tych członków, którzy nie uścili jeszcze składki do funduszu zapomogowego (kasy pośmiertnej) w wysokości 1 zł., upraszamy o jaknajrychlejsze uregulowanie tej składki.

—o—

Dnia 21 września br. odbyło się w Ostrowie zebranie konstytucyjne celem utworzenia w Ostrowie filji oddz. poznańskiego Zw. Zaw. Automobilistów Rz. P. Fakt ten należy specjalnie podnieść, gdyż koledzy ostrowscy samorzutnie dali inicjatywę utworzenia organizacji bez jakiegokolwiek nacisku z zewnątrz. Na zebranie to, na którem referował sekr. Kaczmarek z oddz. pozn. przybyło przeszło 30 kolegów, którzy z zapałem oświadczyli się za organizacją. Filja ta rokuje wielkie powodzenie, gdyż jeszcze kilkadziesiąt kolegów, którzy z powodu zajęć nie mogli przybyć na zebranie, gotowi są do organizacji wstąpić.

Zarząd filji ostrowskiej, ukonstytuował się następująco: 1) prezesem został kol. Woźniak, 2) wiceprezesem kol. Brzeziński, 3) skarbnikiem kol. Szukalski, 4) sekretarzem kol. Cieluch jun., 5) zastępcą sekretarza kol. Kępiński, 6) ławnikami zostali koledzy Cieluch sen. i Swiergiel, 7) rewizorami zaś koledzy Biedermann i Wilgocki.

Przy tej sposobności musimy podać do publicznej wiadomości następujący, bezprzykładny poprostu wypadek:

Mianowicie kol. Edward Kotecki najechał w Ostrowie w sierpniu psa polowego jednak bez najmniejszej szkody dla psa. Właściciel tego psa wraz z swem towa-

---

i trąbię i nic nie pomaga, więc dałem sygnał elektryczny.

— Mnie to nic nie obchodzi. Kosztuje 2 zlote.

— Nie dostanie pan nic, panie posterunkowy.

— Proszę prawo jazdy i dokumenty.

Po chwili:

— Bardzo przepraszam pana. Proszę jechać. Nie wiedziałem, że pan jedzie z panem posłem. Ale niech pan nie klaksonuje na krowy. W Polsce musi być porządek.

X

— Stój! stój! stój!

— O co chodzi?

— Płaci pan karę. Jak ja podnoszę rękę, to pan powinien zatrzymać wóz zaraz przy mnie, a nie po tamtej stronie ulicy.

— Bardzo dobrze, ale pan podniósł rękę o trzy kroki przed wozem. Na takim dystansie nie powinno zatrzymywać się nawet dorożki, panie posterunkowy. Zresztą naokoło niema ani jednego przechodnia, ani jednego pojazdu. Pocóż więc zatrzymywał pan? A jeśli się panu podobało zatrzymać, to proszę to robić na dystansie kilku metrów, a nie paru kroków. Dla pańskiej fantazji nie będę zdzierał opon i hamulców i narażał samochód. Przecież widzi pan, że jest ślizko.

— Pan nie śmie robić mi uwag. Proszę do komisarjatu. Zrobię protokul za o p ó r w ł a d z y.

X

Następną romowę prowadzi posterunkowy z szoferem taksówkowym. Szofer podjeżdża do policjanta:

— Panie, czemu pan zapisał mój numer?

— Bo nie staje się na przystanku tramwajowym.

— Ależ panie naczelniku, ja jadę wolniutko i dojeżdżam do przystanku, a tu pasażer zatrzymuje mnie i siada. Miałem od niego uciekać?

— Na przystanku nie wolno.

— Co nie wolno? Nie wolno jechać autem prędko

rzyszem, powracający z polowania, doskoczyli do kolegi Koteckiego, z których jeden jął go bić, a drugi zaś dobył rewolweru. Kolega Kotecki, nie chcąc paść ofiarą rozbestwionych „obywateli", zdołał uciec, pozostawiwszy jednak wóz na miejscu. Nazajutrz odebrała policja kol. Koteckiemu prawo jazdy twierdząc, że umyślnie psa najechał i że był pijany. Wierzyć się poprostu nie chce, że za najechanie psa, dając wiarę dwum brutalnym „obywatelom", odbiera się szoferowi prawo jazdy i wskutek tego możność zarobkowania.

Powyższym wypadkiem zainteresował się Związek, który poczyni wszelkie kroki, aby sprawa ta znalazła należyte załatwienie, a prócz tego wyciągnie z tej sprawy dalsze konsekwencje.

ODDZIAŁ LWÓW.

Pomimo rozproszenia się kolegów w sezonie letnim po prowincji oraz letniskach zdołaliśmy przeprowadzić dalsze prace organizacyjne. Zawiązał się nowy Oddział Z. Z A. Rz. P. w Kołomyji, który liczy już przeszło 100 członków, a który w myśl dyrektywy Zarządu Głównego zgłosił swą przynależność do Sekretarjatu Okręgowego we Lwowie. Przyjęliśmy go z prawdziwą radością, widząc, że Związkowi przybyła znów nowa placówka, która będzie pracować dla dobra ogółu kierowców. To też nowemu Oddziałowi składamy najserdeczniejsze życzenia zawodowe.

Z nowości w naszym oddziele donieść musimy parę słów o pracach naszych nad zawarciem umowy zbiorowej, które ostatnio natrafiły na opór ze strony Związku Właścicieli dorożek samoch. — Sprawa ta będzie przedmiotem obrad najbliższego zebrania, które właśnie dlatego zwołaliśmy jak też i dla wyboru kilku nowych członków Zarządu, gdyż przez wyjazdy różnych kolegów — członków Zarządu, na prowincję, odczuwamy brak ludzi do pracy.

Jednem z ważnych zagadnień, mających być zadecydowanemi przez Zebranie, to sprawa utworzenia naszej milicji. Ma ona za zadanie pilnowanie porządku i normowanie stosunków naszych kolegów z władzami, a to celem unormowania anormalnych stosunków, o których pisaliśmy już.

O wynikach obrad i naszych prac doniesiemy.

ODDZIAŁ RÓWNE.

Prace organizacyjne tut. oddziału rozwijają się pomyślnie dla nas podnosząc prestige Związku i dając realne rezultaty.

W ubiegłych 2 miesiącach załatwiliśmy pomyślnie szereg spraw związanych z karami nałożonemi na kolegów — jak też szereg spraw organizacyjnych. To też koledzy coraz częściej wyrażają Związkowi słowa uznania, płacąc chętnie i punktualnie wkładki.

W najbliższym czasie przystąpi Zarząd do akcji mającej na celu zawarcie zbiorowej umowy i dlatego apelujemy do wszystkich kolegów, by chcieli solidarnie wspomagać Zarząd w tejże akcji, aby uwieńczoną być mogła jak najlepszym wynikiem.

———o———

W dniu 16 września br. odbyło się w Krzemieńcu, staraniem tut. Zarządu, zebranie organizacyjne, które przy licznym udziale kolegów jednogłośnie powzięło uchwałę przynależenia do Równego.

Kierownictwo grupy wybrano następujące: Kol. Skalski Aleksander, mąż zaufania, koledzy Zewałunow Michał i Cybulski Jan, zastępcy. Ponadto wybrano Sąd koleżeński i Komisję Rewizyjną. Tymczasowa sie-

---

koło przystanku! A jechać wolno, albo nawet przystanąć — wolno!

— Wolno jest jechać — wolno. Ale ani stać, ani jechać szybko — niewolno.

Do rozmowy miesza się pasażer:

— Panie posterunkowy, nie ma pan racji i powodu do zapisywania.

— To nie pańska sprawa — mówi surowo policjant, nie wiedząc, że w taksówce siedzi jeden z jego wysokich przełożonych.

×

Otóż takich wypadków, w których policjanci ingerują absolutnie bez sensu, jest wiele. Kierowcy amatorzy powtarzają sobie te rozmówki wśród śmiechów. Szoferzy zawodowi klną, ale muszą się ugiąć. Pracując po 12—15 godzin dziennie, w warunkach bardzo trudnego ruchu ulicznego w Warszawie, kierowcy narażani są dość często na szykanę ze strony młodego adepta sztuki policyjnej, który chce *pokazać swoją władzę*, nie mając pojęcia o warunkach samochodu i o tem, jak należy stosować w praktyce — przepisy.

Natomiast prawdziwy grzech szoferów: mijanie w pędzie przystanków tramwajowych — pozostaje nadal niekarcony.

Konkluzje z tego wypływają mnogie. Należy dać policjantom przeszkolenie samochodowe. Należy pouczyć ich, że powinni ograniczać się do szybkiego zapisywania numeru prawa jazdy; że nakładać kary lub zatrzymywać samochód na dłużej — należy tylko w ważnym wypadku; że policjant ma mieć na widoku nie tamowanie, lecz regulowanie ruchu. Jakże często czeka cała ulica na epilog długiej rozmówki, prowadzonej przez kierowcę i policjanta. Czasami tak policjant sylabizuje przez 10 minut i zapisuje sobie całą treść prawa jazdy.

Przecież zapisać numer wozu i numer prawa jazdy — to takie proste i krótkie.

Str. Wojt.

dziba grupy znajduje się u kol. Aleksandra Skalskiego, Krzemieniec ul. Tunicka L. 18.

Podkreślić musimy z całem uznaniem, że do zorganizowania tej grupy dołożył się i zasłużył kol. A. Skalski, któremu życzymy jaknajwydatniejszych postępów i wyników w Jego pracy na terenie zawodowej organizacji.

ODDZIAŁ ŁOMŻA.

Wiele czytamy o tem, jak to „szofer zawinił" względnie „spowodował" wypadek. Dlatego po krótce opiszemy fakt, jaki miał miejsce u nas. Dnia 13 września pędził z Warszawy do Łomży samochód ciężarowy kierowca przez kuzyna właściciela firmy, który był własnością niejakiego p. Jastrzębia. Samochód ten był tego dnia dwukrotnie w Warszawie i powracał spiesznie do domu, aby przed wieczorem zdążyć.

Kierowca — co musimy zaznaczyć z naciskiem — niema prawa jazdy, lecz jakieś tymczasowe zaświadczenie czy pozwolenie.

Pod pędzący samochód wpadł koń, który spłoszył się, czego skutek był taki, że samochód przewrócił wóz z ludźmi, wlókł go 15 m. po szosie, wreszcie uznał za stosowne przewrócić się do rowu o tyle szczęśliwie, że oparł się o drzewo, dzięki czemu jadący w samochodzie mogli się uratować. Z najechanych jedna kobieta poniosła śmierć na miejscu doznając pęknięcia czaszki i połamania żeber, dwoje innych przewieziono w ciężkim stanie do szpitala, jedna tylko osoba wyszła z tego stosunkowo mało poraniona.

Samochód — po takim „maglu" zremontowany został w ciągu jednej doby a p. Jastrząb, zwolniony z aresztu za kaucją, znów za nim „szybuje".

Coś niecoś o nowej ustawie autobusowej.

Co pewien czas srogie prawodawce zarzucają na samochody misterne sieci swych wykwitów mózgowych. Ostatnia ustawa o omnibusach ma prawdopodobnie za zadanie zmniejszyć ilość wypadków. Zawiera jednak różne przepisy, które, jako nie zgodne z techniką i życiem, nie mogą się utrzymać i niechybnie, jak to się już w takich wypadkach dużo razy stało, nie utrzymają się. Jeżeli chodzi o zasadę, to zmniejszyć ilość wypadków można, tylko, ujmując kwestję z właściwej strony, to jest, oddając kierownicę tylko pierwszorzędnym kierowcom i niedopuszczając do ruchu zbyt widocznie rozklekotanych technicznie wozów. Pozostaje oczywiście jeszcze kwestja dróg, ruchu i ogólnej dyscypliny wozów na drogach.

W Londynie, gdy zauważono, że wypadków jest dużo, ułożono przymusowy dodatkowy kurs ćwiczeń w jeździe omnibusem w specjalnie trudnych warunkach i po przeszkoleniu okazało się, że ilość wypadków spadła do drobnej części poprzedniej cyfry.

Przepisywanie jakiejś maksymalnej szybkości niema sensu i jest nierealnem, bo zły kierowca rozwali wóz przy 20 km., a dobry będzie pewnie prowadził przy 70 i więcej. Tak — najważniejszem jest w czyich rękach i jaki samochód jest.

Brak planowości przy układaniu ustawy rzuca się w oczy już z początku. § 3 a powiada, że moc silni-

Brak znajomości przedmiotu przy układaniu ustawy rzuca się w oczy już z początku. § 3 a powiada, że moc silnika musi być taka, aby przebiegi mogły się odbywać w przepisanym czasie, nawet przy niezadawalającym stanie dróg. Coś tak lekkomyślnego dawno nie wydrukowano. Więc bez względu na dziury i kamienie ma się omnibus pchać naprzód, byle zdążył na czas (i do rowu)? Aż przykro się nad tem rozwodzić, — rozkład jazdy ustala się jak droga jest, dajmy na to, dobra. Przy naszym systemie naprawiania dróg już w krótkim czasie droga się pogarsza i wymaga znacznie dłuższego czasu przejazdu. (N. B. ten nasz sposób budowania dróg zapomocą podłużnego walcowania też trąci prababką i daje w rezultacie, tak dobrze nam znane poprzeczne „hopki").

Ustawa przypisuje pewne ogumienie i określa swoje żądanie: „pneumatyczne obręcze gumowe". Wykazuje to słabą orjentację w automobiliźmie, bo są na rynku gumowym masywy z komorami powietrznemi, które podpadają pod pow. określenie, a jednak nie daj Boże, by komu przyszło do głowy założyć je pod omnibus. — Oczywiście ustawodawca chciał jaknajogólniej swe życzenia określić i jak widać nie udało się. W technicznych kwestjach, gdzie w każdej chwili może nastąpić przewrót i coś, dziś idealnego, jutro okazać się przestarzałem — trudno jest, a raczej często niemożli-

wem, ustanawiać przepisy.

Dalej ustawa przeznacza po 45 cm. na osobę. Nie jestto zgodne z praktyką, bo 45 cm. daje się przy pojedyńczem izolowanym siedzeniu, przy ławce na parę miejsc przyjmuje się — i to zupełnie wystarcza, 40 cm.

Ustawa wymaga założenia zegaru rejestrującego szybkość etc.; — założyć można — zyska na tem bezwzględnie dostawca (2200, o ile się nie mylę, jest omnibusów w Polsce) i sąd, bo zegar będzie powodem całej masy procesów, w których wykaże się, że sucha cyfra osiągniętej szybkości nic nie mówi.

Kwestja drzwi z tyłu była już tu omawiana. Czy w omnibusie tak jak w teatrze możliwie największa ilość drzwi jest polecenia godnym celem? Czy ustawodawca rzeczywiście nie wie, że nawet drzwi z tyłu nie umożliwią publiczności wyjście z wywróconego omnibusu z laseczką w ręku? Czy tak trudno dowiedzieć się jak wygląda wywrócony omnibus i jak się z niego wyjmuje pasażerów najłatwiej i najprędzej? Czy może chodzi tu o upodobnienie omnibusu do sanitarki, przecież przerobić omnibus na sanitarkę można o wiele praktyczniej i w inny sposób.

Rozczulający jest § 4b. — Widać, że prawodawca coś zasłyszał, ale nie bardzo wie o co chodzi.

W myśl tego § mogę dać 2 okrągłe kierunkowskazy po bokach wozu, a przepisowi stanie się zadość, choć nonsens zatryumfuje. Odpowiedni kierunkowskaz jest ten (już też o tem w tym miejscu pisano) który swym działaniem zmienia obrys wozu. Są to wiszące na dół strzałki po bokach, które przy przekręceniu bebelka podnoszą się z lewej lub prawej strony do góry i wystając nagle poza obrys wozu zwracają na siebie uwagę.

Alarmowe urządzenie w omnibusie to też coś bardzo pożytecznego — już widzę jak się wytwarza przyjazny stosunek między kierowcą a pasażerem, mającym teraz możność w każdej chwili pouczyć kierowcę, jak powinien jechać na zakrętach, mijać i zachowywać się przy wyprzedzaniu. Może to ma być ten kurs dokształcający dla szofera? Pewnie, w pociągach też są alarmujące urządzenia, ale nie trzeba chyba wyjaśniać różnicy.

Dlaczego przednia tablica ma być oświetlona niebiesko? Czy to ze względu na mgłę? Wprawdzie są prawa tak zwane niebieskie, to jest spadające z nieba. Jeżeli przelatujący ptaszek może czasem coś opuścić człowiekowi na kapelusz, to dlaczegóż projektodawca nie ma sobie czasem powiedzieć: „to światło ma być niebieskie“, albo: „polski pasażer ma ważyć 100 kg.“. Holenderscy chłopi noszą szerokie szarawary dla zaznaczenia swej tuszy — zamożności. Zagranica też nabrałaby o nas innego wyobrażenia, gdy się dowie, że przeciętny Polak waży 100 kg. — Trzeba coś robić dla reklamy!

Więc już mamy w omnibusach światło czerwone, niebieskie, białe i poramarańczowe (kierunkowskazy) wartoby jeszcze polecić, by stopnie były oświetlone żółto, zegary przed szoferem lampkami zielonemi — ze względu na oczy — a będziemy mieli z każdego omnibusu choinkę i nikt nie będzie śmiał powiedzieć, że Polacy to smutny naród. I owszem jesteśmy narodem artystycznym: to też firanki też muszą być w omnibusach. A jakże, a w coby nasza kulturalna publiczność wycierała palce? Może w surdut sąsiada? Słusznie na to zwrócił uwagę ustawodawca, bo zniechęceni omnibusiarze już ostatnio nie bardzo chcieli dawać firanek, twierdząc, że po paru dniach wyglądają jak szmaty; niech i oni przyczynią się do podniesienia kultury w kraju.

§ 17—2 jest zupełnie srogi. Powiada, że wrazie powtarzającego się nieprzestrzegania ustawy, Wojewódzka władza może zabronić przedsiębiorcy utrzymywania publicznej komunikacji.

Dobrze. Ale na jakiej podstawie? Przecież Woj. Władza nie rozporządza żadnemi koncesjami ani nie rozdziela pozwoleń na kursowanie.

§ 8—1 dziwnie się łączy z powyższem. Powiedzianem jest, że przedsiębiorca omnibusowy, ma donieść Władzy na 30 dni przed rozpoczęciem ruchu. Dlaczego 30 dni? Czy władza chce mieć czas na uporządkowanie drogi? Jeżeli dziś nie pozwolono komuś kursować, to następny omnibus może podjąć komunikację dopiero po 30 dniach!

W każdym razie na podstawie tego i § 9 będzie mógł człowiek dobrej woli unieruchomić conajmniej 30% omnibusów w kraju.

§ 11—2 wyjaśnia dotąd sporną sprawę siedzeń koło szofera, powiada on, że tylko miejsce obok szofera, a więc nie cała ławka, jest przeznaczona dla pomocnika szofera.

Jedno chciałbym jednak z trochę większym naciskiem podnieść. Ustawy bywają różne, przydziela się zrobienie ich czasem komuś, który ma słabe znajomości w tym kierunku. Trudno rozkaz jest, musi się pisać. — Pomylić się można, ale nie wypada chować się za cudze plecy. Jeżeli się coś zrobiło, powiedzmy, nie dobrze, to trzeba ponieść konsekwencje. Myślę tu o § 12 p. 2 „o pozwolenie na szybszą jazdę niż 40 km. ma się przedsiębiorca starać u ministra“.

Nie wzywaj imienia drogiego tobie nadaremno! Minister jest dość biedny, musząc podpisać 100 aktów dziennie z najrozmaitszych dziedzin, trudno od niego wymagać, by odpowiadał za swego referenta — może mu tylko zmienić przydział. Dalej jak to wykonać technicznie — przecież wydać takie pozwolenie można chyba tylko po oglądnięciu wozu? Więc czy wszyscy petenci, a będzie ich oczywiście masa, mają zjechać do Warszawy, by popisać się swoimi wozami, czy też minister ma do nich pojechać. Jakby nie było, znów jeden kwiatek manji centralizacyjnej.

Jeszcze raz wracając do szybkości 40 km. Jeżeli teraz omnibus jakiś rozwija na 100 km. linji przeciętną dajmy na to ca 30 km. to musi mieć na to możność poruszania się czasem z szybkością ca 55 km. — Z jaką przeciętną szybkością będzie jechał omnibus który ma nakazaną szybkość maksymalną tylko 40 km?? Proszę spróbować jechać kiedy przez godzinę z szybkością 25 km.

Ustawa nasza zająwszy się wszystkiem nie zapomniała i o literaturze — przepisuje opancerzenie wozu w 10 napisów i tabliczek. Dlaczego tak mało, przecież miejsca jest dosyć!!

Niektóre napisy wydają mi się nie dość dokładne i niewystarczające — proponowałbym dodanie, jak niżej:

1) na przystankach powinno być podane, gdzie są 00 względnie 0;

2) kto przypadkiem wyskoczył (lub wyleciał) przed zatrzymaniem się omnibusu — powinien natychmiast wskoczyć z powrotem;

3) w ustawie powiedzianem jest, że nie wolno wyrzucać z omnibusu rzeczy mogących przestraszyć publiczność, a więc nie wolno wyrzucać ustaw;

4) palić tytoniu nie wolno, moim zdaniem, i w otwartym wozie.

Nie powiem, żeby mi było miło p o l s k i e ustawy krytykować, z radością bym je przyjął nawet gdyby były surowe, ale zgodne ze zdrowym rozsądkiem, lecz jeżeli górę bierze coś co jest wprawdzie nie śmiertelne, lecz jego przeciwieństwem...

J. L.

Kilka słów o apelu, „który stał się bezprzedmiotowym".

W jednym z poprzednich numerów umieściliśmy apel, by koledzy nie przyjmowali posad u przedsiębiorców żydowskich. Apel ten, umieszczony pod naciskiem kolegów, domagających się tego pod wrażeniem wiadomości o wiadomem zajściu zrobił wielkie wrażenie i stał się — do pewnego stopnia — ośrodkiem rozmów i dysput. W rozmowach tych nie braliśmy bezpośrednio udziału, bowiem nasze stanowisko, że je tak nazwiemy „stanowisko redakcyjne" jest odmienne nieco od treści apelu. Nie jesteśmy zwolennikami szybkich decyzji w sprawach ważnych a nie nagłych.

Komentarza tego nie umieszczaliśmy wówczas, notatka ta bowiem nadesłana nam już w ostatniej chwili musiała być natychmiast oddana pod prasę bez dłuższego nad nią debatowania.

Z całą przyjemnością komunikujemy dzisiaj, że apel ten stał się już dziś bezprzedmiotowym. Stosunki uległy wyrównaniu i wyjaśnieniu, przyczem największe nawet firmy odniosły się do danego wypadku nieprzychylnie, oburzając się na winowajcę, wyrażając przytem zdanie i słuszne, że nie należało może „winy" uogólniać, zwłaszcza, że wydawnictwo nasze cieszyło się dotąd wielką sympatją ich i poparciem.

Wiele „za" i wiele „przeciw" możnaby i powinno by się na ten temat napisać, sądzimy jednak że można je pominąć, bowiem wiadomość o tem, że apel ten stał się bezprzedmiotowym, wystarcza za wszystkie wywody.

Kilka praktycznych wskazówek dla kierowców.

Kiedy samochód opuszcza fabrykę po ostatecznem, dokładnem sprawdzeniu i zostaje oddany do rąk nabywcy, mechanizm tego samochodu jest tak doskonały, jak tylko inżynierowie, którzy go zaprojektowali i konstruktorzy, którzy go budowali, mogli go wykonać najlepiej.

Dzięki precyzji metod konstrukcyjnych każdy samochód wykonany jest ściśle według specyfikacyj inżynierów.

Na terenie doświadczalnym fabryk, wszystkie samochody poddane są przeszło 100 najróżnorodniejszym próbom pod bardzo ścisłym nadzorem inżynierów. Inżynierowie ci zawsze wymagają od samochodu więcej, niż normalnie od niego może wymagać przeciętny kierowca. Obserwując i notując skrupulatnie rezultaty prób, dokonywanych nad samochodami, obserwują oni bacznie również i kierowcę — jego sposób prowadzenia wozu.

Obserwacje te wykazały, że niektórzy kierowcy przez niewłaściwe sposoby prowadzenia nadwyrężają zupełnie niepotrzebnie silnik, co powoduje jego szybsze zużycie się. W większości wypadków powstaje to wskutek nadużywania kierownicy.

Inżynierowie General Motors stwierdzili, że wskutek wadliwego prowadzenia wozu kierowcy nużą się zbyt szybko. N. p. rozwijanie dość dużej szybkości na wirażach stanowczo nie jest wskazane, gdyż wówczas kierowca zmuszony jest do jednoczesnego nadmierne-

go wysiłku przy kierownicy, by móc utrzymać wóz na zakręcie.

Ponieważ w ciągu nawet jednodniowej podróży można spotkać wiele zakrętów, jeśli więc kierowca na każdym zakręcie będzie jechał z nadmierną szybkością, to pod koniec dnia będzie wyczerpany nerwowo i fizycznie, pomijając fakt nadmiernego zużycia mechanizmu kierownicy, hamulców i silnika.

Równie rozpowszechnionym błędem w prowadzeniu samochodu jest pozwalanie sobie na zjeżdżanie z wielką szybkością po stromych zboczach. Jazda taka zmusza kierowcę do powstrzymywania wozu przez ciągłe używanie hamulców, na wykonanie zaś tej czynności zużywa się energję zupełnie bez potrzeby.

Następnym błędem, wpływającym na wyczerpanie kierowcy, będzie zbliżanie się z nadmierną szybkością do miejsca, gdy zgóry wiadomo, że w miejscu tem trzeba się zatrzymać.

Istnieje wiele drobnych czasami „subtelności" w prowadzeniu samochodu, które, jeżeli się do nich stosować, nietylko pozwalają zaoszczędzić siły kierowcy, ale w równej mierze przedłużają wydatnie sprawne działanie samego wozu.

Przedewszystkiem zaś należy pamiętać o tem, że troskliwy kierowca będzie miał znacznie więcej pożytku ze swego wozu, niż kierowca niedbały lub nieostrożny. *„Motor"*.

Nowy zamach na wolność zawodową w Polsce.

W Polsce zadomowiła się manja mnożenia ustaw i eksperymentowania. Dochodzi wprost do tego, że jeszcze jedna ustawa nie wejdzie dobrze w życie, już przygotowuje się projekty nowej ustawy z tej samej gałęzi, które na opak normują dane stosunki.

W zasadzie nie potrzeby życia są sprężyną pobudzającą do tworzenia ustaw tak mnogich u nas, że nawet rutynowany prawnik, nie może sobie dać rady z nimi, choćby chodziło tylko o ich posegregowanie i ewidencję, nie mówiąc już o pamięciowem ich opanowaniu, — lecz jakieś laboratoryjne doświadczenia lub ślepe naśladownictwo wzorów zagranicznych bez liczenia się ze swoistemi warunkami naszego kraju, pobudzają rozmaitych, najczęściej nieprzygotowanych fachowo panów z za zielonego biurka do uszczęśliwiania ludności poronionymi pomysłami.

Jak w kinematografie zmieniają się obrazy, tak u nas zmieniają się ustawy.

Spokojny obywatel nigdy nie jest pewien, co mu przyszłość przyniesie i czy nowe eksperymenty ustawodawcze nie zrujnują go materjalnie.

Zadaniem bowiem ustaw jest wytworzenie pewnej stałości stosunków, która jest znowu warunkiem dobrobytu kraju.

Tyle było już narzekań, tyle głosów poważnych uczonych odzywało się w tym względzie, że odpada potrzeba podnoszenia zarzutów przeciwko tego rodzaju zgubnym zjawiskom.

Przed nami leży projekt ustawy o przedsiębiorstwach autobusowych, zreferowany przez Ministerstwo Robót Publicznych.

Ni mniej ni więcej jak tylko jednym pociągnięciem pióra zamierza się na nowo wprowadzić system koncesji w tej gałęzi przemysłu i przekreślić obecne przepisy ustawy o prawie przemysłowem z dnia 7. VI. 1927.

Zaznacza się, że właśnie wyżej wspomniana ustawa w przemyśle autobusowym zniosła wszelkie ograniczenia koncesyjne, jakie istniały w poszczególnych dzielnicach, stwarzając wolny przemysł oraz, że ustawa ta weszła w życie dopiero z końcem grudnia 1927 r. Obowiązuje zatem zaledwie półtora roku i jeszcze dobrze atrament podpisów na niej nie wysechł, a już ma się ją zamiar znowelizować.

Chyba każdy zdrowo myślący człowiek przyzna i na to nie potrzeba specjalnego przygotowania fachowego, że ustawa obowiązująca tak krótko nie mogła dać faktycznego materjału u nas, by na wręcz przeciwnych jej zasadach normować zamierzoną nowelą tensam przedmiot.

Temwięcej brak podstaw do podobnego ujmowania sprawy, jako że rozporządzenie wykonawcze do tej ustawy, dotyczące działu autobusów wyszło dopiero dnia 31. lipca 1929, a więc bieżącego roku, z tem, że rozporządzenie to weszło w życie dopiero w dniu 1. września 1929 (Dz. U. Rz. P. Nr. 55 1929). (Zapoznajemy czytelników krytycznie z tem rozporządzeniem na innem miejscu.— Red.).

To rozporządzenie normuje warunki wykonywania przemysłu autobusowego w szerokim zakresie dotykając głównie i przedewszystkiem bezpieczeństwa publicznego. Jeżeli nawet do tego czasu po wyjściu ustawy przemysłowej były jakieś mankamenty oraz narzekania dotykające bezpieczeństwa pasażerów, to niewątpliwie było to wynikiem braku właśnie takiego rozporządzenia, o którem wyżej mowa.

Rozporządzenie to bardzo szczegółowo stara się unormować wykonywanie przemysłu autobusowego, określając w jakich warunkach autobus może być puszczony na drogę, przewiduje konieczność wystawienia odpowiedniej taryfy i rozkładu jazdy za zgodą wojewódzkiej władzy, oraz opatruje takiemi kautelami przedsiębiorców, że daje pełną rękojmię zabezpieczenia zarówno potrzeb ludności, jak również i przedewszyst-

kiem bezpieczeństwa pasażerów, jak i bezpieczeństwa ogólnego.

Wystarcy przypomnieć odpowiedzialność właścicieli autobusów, uregulowaną tym rozporządzeniem, aby zrozumieć jak daleko posuniętą gwarancję ma publiczność o ile chodzi o *jej* potrzeby i bezpieczeństwo.

W myśl powyższego rozporządzenia właściciel autobusu, który dwukrotnie naruszy przepisy tego rozporządzenia, traci prawo wykonywania przemysłu autobusowego.

Jeżeli chodzi o wygody publiczności, jak również o należyty tabor autobusowy, to powyższe rozporządzenie tak szczegółowo te rzeczy reguluje, (aż nadto — Red.) a nadto nadzór nad wykonaniem tych postanowień oddany władzy państwowej, daje również dostateczną gwarancję, że tabor ten będzie odpowiadał najnowszym wymaganiom techniki, gwarantującym bezpieczeństwo i wygodę publiczności.

Tak zatem ustawa przemysłowa w powyższem rozporządzeniu, o ile chodzi o dział autobusowy z jednej strony, wprowadziła wolną konkurencję w zawodzie, odpowiadającą wytycznej zasadzie uznanej przez cały świat ekonomiczny ze jedynie wskazany w gospodarczem życiu, a z drugiej strony należycie zabezpieczyła wymogi z ogólno państwowego punktu widzenia.

Najbardziej charakterystycznem jest jedno, że rozporządzenie to w całej rozciągłości faktycznie wejdzie w życie dopiero za rok od dnia wejścia w życie tej ustawy (art. 18 rozp. wyżej cytowanego).

A zatem dopiero za rok zacznie się eksperymentowanie słuszności i zasadności tezy ucieleśnionej w przepisach ustawy przemysłowej, tak, że jakieś dane mogące wpłynąć na naglącą potrzebę noweli nie wcześniej mogą być zebrane jak za jakichś chyba 5 lub 10 lat.

Tymczasem mimo, że jak widzimy ustawa przemysłowa uzupełniona tem rozporządzeniem odnośnie do działu autobusowego faktycznie jeszcze nie weszła w całej rozciągłości w życie, już się zamierza ją znowelizować powołując się, że praktyka dotychczasowa wykazuje potrzebę takiej nowelizacji.

Na miły Bóg! taż dajcie temu dziecku wyrość, niech pokaże jak będzie chodzić po świecie i jak się będzie sprawować, a potem dopiero krytykujcie go. Dotąd ono jeszcze nawet nie ząbkuje, a już się mu zarzuca najrozmaitsze zbrodnie.

I tak w motywach projektowanej ustawy podnosi się, że nadchodzą liczne żale na ruch autobusowy, zwłaszcza jeżeli chodzi o bezpieczeństwo publiczności.

Niema wątpliwości, że dotychczasowy stan rzeczy wobec braku należytego uregulowania ruchu autobusowego, czemu jak to wyżej zaznaczano zaradziło wspomniane wyżej rozporządzenie wykonawcze, był niekorzystny i uzasadniający żale. Zdarzały się wypadki, że kupowano nienadające się do użytku autobusy, że były nieszczęśliwe wypadki, jednakowoż zło leżało w tem, że tak długo ten stan rzeczy tolerowano wydając dopiero obecnie wzmiankowane rozporządzenie.

Sanację chce przeprowadzić autor projektu przez wprowadzenie koncesji nie licząc się z tem, że *communis opine doctorum* i całej światlejszej publiczności stanowczo opowiedziało się przeciwko etatyzmowi i monopolom i że te okoliczności podnoszono jako główną przyczynę złego położenia gospodarczego naszego Państwa. Koncesja bowiem to jest nic innego jak tylko stworzenie monopolu na rzecz uprzywilejowanych jednostek z tem, że decyzja o uprzywilejowaniu będzie leżeć w rękach kilku jednostek.

Z całym szacunkiem odnosząc się do sfer urzędniczych trzeba jednak sobie zdać sprawę, że rozmaite wpływy możnych będą decydowały o oddaniu monopolu w dane ręce, że wytworzy się stan rzeczy, iż niefachowość i potrzeba ze względu na dobro publiczne będzie decydowała o osobach koncesjonarjuszy, lecz najczęściej rozmaite pozakulisowe protekcje.

A dowodów na to mamy chyba z dotychczasowego życia dosyć.

Nie liczy się dalej projektodawca z tym faktem, że obywatele w zaufaniu do ustaw własnego Państwa wyłożyli znaczny kapitał na zakupno taboru autobusowego i że jednym pociągnięciem pióra ma się ich pozbawić własności i narazić na ruinę gospodarczą a sporadyczne wypadki, iż właściciele autobusów nie zakupili należytego sprzętu nie mogą uzasadniać takiego ogólnego pociągnięcia.

Ale niby na czem ma polegać sanacja stosunków w razie wprowadzenia systemu koncesyjnego.

Jako motyw zasadniczy podnosi autor projektu iż dotyczczasowy nadzór policyjno-administracyjny jest niewystarczający oraz, iż odpowiedzialność koncesjonarjuszy będzie wyższa.

Autor jednak nie wyjaśnił tej różnicy, podając ją jedynie gołosłownie.

Jeżeli bowiem chodzi o nadużycia obowiązujących przepisów, to tak samo może dokonywać ich koncesjonarjusz jak i właściciel autobusu w dotychczasowym systemie, boć przecież i jeden i drugi, z tą samą miarą

liczyć się musi z wykryciem nadużyć i będzie zachodziła nadal ta sama potrzeba nadzoru administracyjno-policyjnego jak obecnie. Ba nawet śmiemy twierdzić, że koncesjonarjusz jako mocniejszy w swoim prawie monopolista a nadto finansowo zasobniejszy i nieliczący się z konkurencją prędzej sobie pozwoli na te nadużycia aniżeli słabsza jednostka zdana na konkurencję i licząca się z tem, że ewentualne nadużycia obowiązujących przepisów mogą ją pozbawić kawałka chleba.

Trzeba się liczyć z tem, że o koncesję będą się starać przedewszystkiem ludzie bardzo zamożni, albo towarzystwa akcyjne, jako posiadające dosyć środków finansowych na finansowanie monopolu, który takich znaczniejszych zasobów finansowych potrzebuje. Tutaj obawa o utratę chleba codziennego nie będzie hamulcem przed ryzykiem nadużywania przepisów. Nie trzeba tego chyba dłużej dowodzić, a wystarczy powołać się na przykłady państw, gdzie silne towarystwa akcyjne stwarzają sobie faktyczny monopol.

Jeżeli zaś chodzi o odpowiedzialność, to z tych samych powodów śmiemy twierdzić, że odpowiedzialność dotychczas obowiązująca właścicieli autobusów jest taka sama jak koncesjonarjuszy, a nawet większa, albowiem jak to już wyżej zaznaczono nieprzestrzeganie przepisów w zupełności regulujących pod każdym względem ruch autobusowy, powoduje odebranie prawa prowadzenia przedsiębiorstwa. — Jeżeli zaś chodzi o odpowiedzialność materjalną, to tensam środek ubezpieczenia się w towarzystwie ubepieczeń stosowany będzie przez koncesjonarjusza jak dotychczas przez właścicieli. Niewątpliwie ustawa przemysłowa odnośny ustęp redagując, liczyła się z tym stanem rzeczy wprowadzając wolną konkurencję.

Liczyła się dalej z tem, że mamy zadużo monopoli w Państwie, co powoduje chorobę organizmu państwowego, jakoteż zamierzała uruchomić inicjatywę prywatną i fundusze prywatne obywateli polskich i to drobnych przemysłowców i wzmóc rodzimy przemysł w postaci samodzielnych małych przedsiębiorstw, broniąc go od zalewu obcego kapitału, który niewątpliwie po wprowadzeniu koncesji pod jakąś ukrytą formą i tę gałąź przemysłu zechce owładnąć z niekorzyścią dla nas.

I znów będziemy płacić haracz na rzec obcych, a u nas pozbawimy liczną rzeszę obywateli źródła zarobkowania.

Jeżeli powołuje się autor projektu na zagraniczne wzory, to przedewszystkiem sam autor podaje, że są dwie grupy państw, jedne na czele z Anglją, tym najbardziej gospodarczym organizmem i chyba mogącym stanowić wzór dla wszystkich, które posiadają w przemyśle autobusowym wolną konkurencję, zaś drugie z Niemcami na czele, mającymi system koncesyjny.

Przedewsystkiem niema powodu żadnego uznawać wyższości gospodarczej Niemiec nad Anglją, niema dalej żadnej podstawy przyjmować, iż jesteśmy bardziej zbliżeni gospodarczo do Niemiec niż do Anglji, a w końcu sam autor przyznaje, że w Niemczech wprowadzono koncesje dopiero w roku 1925 i niema żadnych danych, by twierdzić, że ten eksperyment się udał, oraz że z tego stanu rzeczy już obecnie lub też w perspektywie odnośnego czasu Niemcy będą zadowoleni. W każdym razie skoro takich danych niema, nie wolno twierdzić, że stan rzeczy jest tam lepszy i stawiać za wzór państwo, które dopiero eksperymentuje ponad inne jak Anglja, które ma już sumę należytą doświadczenia i samo przez się daje gwarancję doskonałości.

Reasumując powyższe, dochodzimy do wniosku, że ani względy natury państwowej ani gospodarczej nie złożyły się na potrzebę zmiany dotychczasowego systemu w duchu diametralnie sprzecznym z ustawą przemysłową, jako fundamentem położonym pod rozwijające się życie gospodarcze kraju.

Taki proceder przypomina leczenie chorego dowolnie, raz okładami gorącemi raz zimnemi, a wiemy, że kończy się on zwyczajnie śmiercią pacjenta. Co dopiero przystosowujące się życie nasze gospodarcze do norm ustawowych narażone jest obecnie w dziedzinie przemysłu autobusowego przez projekt omawianej ustawy na zupełną zatratę i dlatego uważamy za swój obowiązek przestrzec nowelizatorów przed przedwczesnemi zmianami tego, co jeszcze się w pełni nie rozwinęło i nie ustaliło. Poczekajmy, aż zbierzemy pewną sumę wszechstronnych doświadczeń opartych na już wydanych ustawach i wstrzymajmy się z reformami dopóki nie okaże się w praktyce życia naszego, że obowiązujące ustawodawstwo wymaga radykalnej zmiany.

J. B.

WPanu Drowi Bronisławowi Frühlingowi w Krakowie, właścicielowi F-my „Auto-Trade" w Krakowie, pl. Szczepański L. 2, składamy tą drogą jeszcze raz najserdeczniejsze życzenia z powodu Jego ślubu.

Redakcja i Zarząd Oddz. Krak.

Składka na „Kościółek Automobilowy" na Obidowej.

Kol. Karol Ptaszkowski złożył w Oddz. Krak. zł. 3.—

Kol. Marjan Puchała złożył w Oddz. Krak. zł. 2.--

Dalsze składki umieścimy w następnym numerze.

Przypominamy wszystkim, że plakiety po zł. 10.—, są do nabycia w Oddziele Krakowskim Z. Z. A. Rz. P., pl. Matejki L.

Nadesłane.

ODDZIAŁ ŁOMŻA.

PROTOKUŁ

Zebrania organizacyjnego Związku Zaw. Automobilistów Rz. P. Odziału w Łomży, dnia 23 lipca 1929 r. przy współudziale : 1) Prezesa Zw. Zaw. Automob. Oddz. Białostockiego, kol. Ślepowrońskiego, 2) członka Zarządu tegoż Oddz., Wilemczyka Mieczysława. 3) radnego Związków Zaw. w Łomży, p. Świgońskiego Antoniego, 4) sekretarza tychże Związków Zaw., p. Bachowskiego oraz 32 członków Z. A. Oddz. Łomżyńskiego.

Porządek dzienny:

1) Zagajenie,
2) Wybór przewodniczącego,
3) Sprawy organizacyjne,
4) Wybór Zarządu,
5) Wolne wnioski.

1) Zebranie zagaił radny Związków Zawodowych p. A. Świgoński, popierając swym przemówieniem dążenia do utworzenia Z. Z. A. Oddział w Łomży.

2) Na przewodniczącego wybrano kol. Łęgowskiego, na sekretarza Stanisława Czarneckiego. — Przewodniczący udzielił głosu w sprawie organizacyjnej prezesowi Oddziału Białostockiego, Ślepowrońskiemu.

3) Odczytany został statut Z. Z. A Rzeczyp. Pol. przez członka Zarządu Oddz. Białostockiego, kol. Wilemczyka.

4) Do Zarządu wybrani zostali:

1) kol. Łęgowski Stanisław, przewodniczący,
2) kol. Czarnecki, sekretarz,
3) kol. Oleszkiewicz Paweł,
4) kol. Drożdzyk Franciszek,
5) kol. Katz Moniek.

Do Komisji Rewizyjnej wybrani zostali:

1) kol. Weber Kazimierz,
2) kol. Chyliński Czesław,
3) kol. Ostaszewski Władysław.

5) Kol. Wilemczyk zabrał głos w sprawie ustalenia składek członkowskich, kol. Wiktor stawia wniosek, aby miesięczna składka wynosiła 3 złote.

Wniosek ten jednomyślnie przyjęto.

Kol. Wilemczyk nawołuje do wspólnej pracy, stawiając za wzór Oddz: Z. Z. A. w Białymstoku. — Z. Z. A. w Łomży obiera sobie siedzibę przy Związkach Zaw. w Łomży ul. Wiejska. — Sekretarz Zw. Zawodowych Bachowski zamyka zebranie, nawołując do jedności i zaufania do wybranego Zarządu.

Po skończonym Zebraniu Zarząd ukonstytuował się w sposób następujący:

1) Łęgowski Stanisław, prezes,
2) Czarnecki Stanisław, sekretarz,
3) Drożdzyk Franciszek, wiceprezes,
4) Katz Moniek, członek Zarządu,
5) Olesznik Paweł, skarbnik.

Różne.

Do wszystkich Oddziałów Z. Z. A. Rz. P.!

Prosimy o przygotowanie i nadesłanie materjału do „Kalendarza Kierowcy“, który wydamy na rok 1930. Jak wiadomo, Redakcja wydała w roku ub. kalendarz, który jednak wówczas uwzględniał głównie potrzeby miejscowe. Obecnie rozesłaliśmy wzory i informacje i prosimy o szybkie nadesłanie materjału, abyśmy mogli zdążyć na czas z tak wielką pracą zestawienia i opracowania oraz wydania kalendarza.

—o—

Prosimy o uregulowanie należytości za prenumeratę za przesłane egzemplarze. W ciężkich warunkach, w jakich pracujemy, koniecznem jest szybkie regulowanie należytości. Osobnych rachunków nie wysyłamy, na żądanie możemy przesłać Zarządom Oddziałów wyciągi kontowe.

POŻYTECZNA INOWACJA W WARSZAWIE.

Wobec tego, iż wieczorem i nocą niezmiernie trudno jest poznać publiczności, czy taksówka jest wolna, czy zajęta, wystąpił Związek Właścicieli Dorożek Samochodowych do Magistratu i do Komisarjatu Rządu w tym względzie przez wprowadzenie znaku świetlnego.

Według projektu tego zostałyby wszystkie taksówki zaopatrzone w światło niebieskie z przodu, na dachu, połączone z chorągiewką licznika i gasnące automatycznie przy jej opuszczaniu, przez co odrazu niezmiernie łatwo rozróżnić będzie można taksówki niezajęte.

MIESZANKI BENZYNOWO-SPIRYTUSOWE NA WĘGRZECH.

Rząd węgierski wydał niedawno rozporządzenie, w myśl którego, począwszy od dnia 1 października br., na całym terenie państwa węgierskiego nie wolno do samochodów stosować czystej benzyny. Wszelka benzyna służąca do napędu silników, a więc i samochodów, winna być mieszana z 20% dodatkiem spirytusu bezwodnego.

Wydany równocześnie komunikat półoficjalny uzasadnia nowe rozporządzenie ważnemi względami ekonomicznemi. Próby przeprowadzone w przeciągu ostatniego roku wykazały doskonałą przydatność przydatność mieszanek benzynowo-spirytusowych do napędu silników.

DŁUGOŚĆ ŻYCIA SAMOCHODÓW ZWIĘKSZA SIĘ.

Dzięki dobrze utrzymanym drogom w Stanach Zjednoczonych, długość życia samochodu zwiększyła się o 14 procent. W ciągu roku 1928 wyrzucono na szmelc 1,825.581 wozów, co stanowiło 12,05 procent w stosunku do ogólnej ilości samochodów, zarejestrowanych w tym czasie. W ten sposób można obliczyć, że wszystkie wozy zostałyby zamienione po ośmiu latach i trzech miesiącach. Otóż do 1928 roku średnia długość życia samochodu wynosiła, zgodnie z obliczeniami, tylko siedem lat.

MOTORYZACJA WOJSKA.

„Le Temps" podaje uwagi znanego wojskowego pisarza francuskiego, który szczegółowo omawia całe zagadnienie, wykazując wszechstronną wyższość wojskowego taboru zmotoryzowanego nad konnym, zarówno co do kosztów nabycia i eksploatacji jak i co do zdolności przewozowej. Jedynem zastrzeżeniem jest zdolność do poruszania się w terenie, nieposiadającym odpowiednich dróg, jazda polami na przełaj, do czego samochody nie są zdolne w takiej mierze, jak zaprzęgi konne.

System motoryzacji rozwinął się najbardziej w armjach angielskiej, amerykańskiej i francuskiej, które posiadają całe jednostki bojowe zmotoryzowane. Dowództwo amerykańskie stwierdziło, że zmotoryzowana jednostka bojowa jest potężną bronią w rękach dowódcy ze względu na siłę ognia, szybkość poruszeń i gwałtowność uderzeń.

AUTO DLA WSZYSTKICH.

Amerykański konstruktor aeroplanów Martin, skonstruował maleńki automobil, który pobije wszystkie rekordy taniości. Wózek ten nie posiada naogół tych wszystkich urządzeń od spodu, w jakie zaopatrzony jest zwykły automobil. Każde koło przymocowane jest do pudła zapomocą specjalnej konstrukcji gumowej. Cena automobilu 200 dolarów. Skrzynia, w której wysyła się automobil może być zarazem jako garaż. W automobilu pomieścić się mogą trzy osoby. Konstruktor zapewnia, że po wprowadzeniu jeszcze szeregu ulepszeń cena spadnie do 100 dolarów.

Wówczas każdy śmiertelnik będzie mógł posiadać własne auto.

ZAWODY MOTOCYKLOWE O MISTRZOSTWO LWOWA.

W zawodach motocyklowych o mistrzostwo Lwowa najlepszy czas dnia osiągnął Alvensleben z Bydgoszczy na Nortonie z przeciętną szybkością 122,44 km/godz. Mistrzostwo Lwowa w najwyższej kategorji uzyskał Rudawski na Arielu przed Alvenslebenem.

PODATEK OD SAMOCHODÓW.

Izba przemysłowo-handlowa w Bydgoszczy zwróciła się do ministerjum spraw wewnętrznych w Warszawie z odpowiednim memorjałem w sprawie zwolnienia samochodów osobowych, znajdujących się w posiadaniu firm handlowych i przemysłowych, a służącym celom zarobkowym od komunalnego podatku dla przedmiotów zbytku. Wysunięty postulat Izba motywuje tem, iż samochody osobowe, przeznaczone w głównej mierze dla celów zarobkowych poszczególnych firm, nie mogą być zaliczane do kategorji przedmiotów zbytku i wobec tego pobieranie podatku jest niesłuszne i nieuzasadnione.

ROPA JAKO PALIWO.

Dokonane niedawno przez zakłady Junkersa eksperymenty, stosujące w budowie samolotów motor, opędzany paliwem ciężkiem, z zapłonem kompresyjnym, przyniosły całkowicie zadowalniające rezultaty. Doświadczeń tych dokonywano na monoplanie typu „Junkers D", posiadającym trzy motory. Nowo zastosowany motor dawał 850 KM przy 1300 obrotach, zużycie zaś paliwa wyniosło 25 procent użycia analogicznego silnika benzynowego. Poza tem usunięcie z silnika zapłonu elektrycznego usuwa prawie całkowicie możliwość niebezpieczeństwa pożaru. Z drugiej strony wiadomo, że uszkodzenie zapłonu elektrycznego bywało bardzo często przyczyną katastrof.

Eksperymenty zakładów Junkersa wywołały szczególnie wielkie zainteresowanie w Anglji. Sprawozdawca lotniczy „Times'ów" poświęcił nowemu silnikowi dość obszerny artykuł sprawozdawczy.

Zastosowany przez Junkerca silnik jest sześcio-cylindrowy. Każdy z cylindrów posiada dwa tłoki, połączone z dwoma kołami rozpędowemi. Jedno z tych kół znajduje się nad silnikiem, drugie pod nim. Oba koła rozpędowe połączone są zapomocą przenośni ze śmigłem samolotu. Stosunek wagi do siły motoru jest niski, trzykrotnie niższy od osiąganego do tej pory przy konstrukcji silników tego typu.

Inżynierowie Junkiersa oświadczyli dziennikarzom, że zakłady ich mogą produkować w tej chwili motory typu opisanego poprzednio o wydajności 600 KM przy 1500—1600 obrotach.

Motor taki może pracować bez odnawiania zapasu paliwa przez 100 godzin, tem samem zasięg jego w stosunku do silników benzynowych jest o wiele większy.

I nietylko ten moment jest wyrazem doniosłości tego nowego kroku naprzód. Wchodzi tu również w grę moment gospodarczy, a mianowicie czterokrotnie mniejsze zużycie paliwa i nadto jeszcze niska cena paliwa ciężkiego w stosunku do niezastąpionej obecnie benzyny.

Po zamknięciu numeru.

ODDZIAŁ BIAŁYSTOK.

Zdawałoby się, że z chwilą podpisania zbiorowej umowy, stosunki tutejsze uległy wyrównaniu i uspokojeniu. Jednak jest inaczej, o czem piszemy dziś parę słów.

Dnia 13 sierpnia 1929 r. o godzinie 10.30, odbyło się przy ulicy Dąbrowskiego l. 20, organizacyjne zebranie „Związku Koncesjonowanych Właścicieli Samochodów", którego porządek i uchwały były zachowane w „ścisłej tajemnicy". Pomimo to jednak publiczną jest tajemnicą, że wybrano prezesem Herszka Żelikowicza, wiceprezesem Czesława Kozikowskiego, sekretarzem Wiercielińskiego. Rej wodzi były żandarm, obecnie współwłaściciel firmy „Brosseauto", p. Jagielski, który jeździł nawet do Zarządu Głównego w Warszawie ze skargą na naszego sekretarza kol. Wilemczyka, a to z powodu, że na linji Białystok—Warszawa, obsługiwanej przez tą firmę wybuchł strajk, skutkiem niezaspokojenia żądań szoferów.

Zauważamy, że w podpisanej u p. Inspektora Pracy obwodu 32, umowie zbiorowej znajduje się punkt 2-gi, który mówi: **„Przy przyjmowaniu i wydalaniu szoferów, przedsiębiorstwo obowiązuje się korzystać z pośrednictwa Zw. Zaw. Automobilistów".**

Pan Jagielski rzeczywiście „wykonuje" przyjęte na się obowiązki, czego dowodem fakt, że (przed podpisaniem znanej mu już umowy) wydalił z pracy naszego kolegę, poczem czemprędzej pobiegł do policji śledczej donosząc, że sekretarz kol. Wilemczyk stosuje w garażu firmy „Brosseauto" teror, nie dopuszczając szoferów do pracy pod groźbą pobicia.

Pomimo umowy, nie wziął ze Związku szofera, gdyż jego zdaniem nie ma Związek „fachowców" i obecnie pan Stanisław Jagielski kieruje sam autobusem na linji Białystok—Warszawa.

Kilka dni temu p. Jagielski — nie mający zawodowego wykształcenia — spowodował spalenie się samochodu, pomimo to jednak jeździ dalej, narażając publiczność na niebezpieczeństwo, na linji 200-kilometrowej.

O dalszej działalności napiszemy jeszcze.

—o—

Baczność koledzy firmy „Samochód"!

Zarząd firmy „Samochód" w osobach pp. Jagodzińskiego i Aleksandrowicza zerwał umowę ze Związkiem, tak, że od dnia 1 października czynimy już kroki o podpisanie nowej umowy.

—o—

Wydawca: Związek Zaw. Automob. Rzeczposp. Polskiej, Zarząd Gł. — Stefan Gusziewicz. — Naczelny redaktor: inż. M. Nanowski
Odpow. redaktor: Adam Bujas. Drukarnia Przemysłowa w Krakowie, Zielona 7. pod kier. T. Zakulskiego.